

Instrucciones de operación

Accesorios de frenos para motores asíncronos



Estas instrucciones de operación sirven como complemento para las instrucciones de operación "Motores asíncronos STÖBER" y "Frenos para motores asíncronos STÖBER". Las siguientes indicaciones sirven solamente para su complemento en caso de que exista esta ejecución.

1 Liberación manual (opcional)

Mediante el montaje de una liberación manual, el freno puede ser soltado manualmente. Después del accionamiento salta nuevamente a la posición de salida.



ADVERTENCIA!

- Asegure todas las piezas móviles de la máquina antes de efectuar cualquier trabajo en el freno.

En frenos con liberación manual incorporada preste atención especialmente al desgaste del freno.

En frenos con liberación manual puede ocurrir que la alcanzar el límite de desgaste, el freno ya no cierre completamente y no pueda ser generado un par de frenado completo.

INDICACIÓN

- Al reajustar el freno o bien al reemplazar piezas del freno, deberá ser ajustada y controlada nuevamente la liberación manual.

Ajuste los tornillos de fijación de la liberación manual de tal modo que al alcanzar el desgaste máximo, la cabeza del tornillo de la liberación manual aún no haga contacto con el disco del inducido ($L_h > L_{m\acute{a}x}$). Véase la Fig. 1-1: Ventilación manual y control de temperatura.

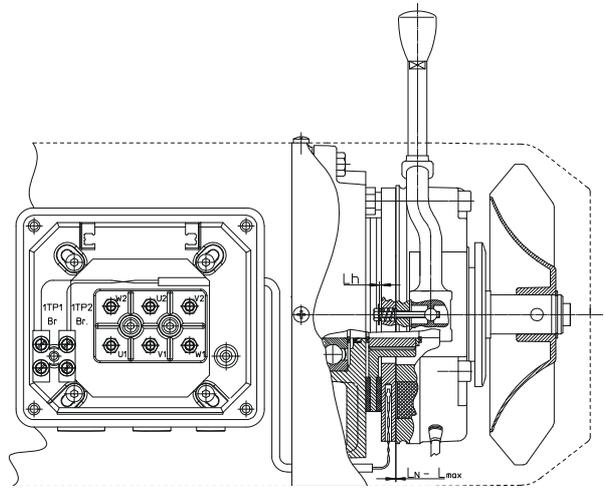


Fig. 1-1: Ventilación manual y control de temperatura

2 Freno de resorte de compresión supervisado por temperatura

En caso de un alto número de ciclos de conmutación con alta velocidad y alto momento de inercia de masas puede producirse una acumulación de calor en la guarnición de fricción. El calor no puede ser evacuado de modo suficientemente rápido.

Se producen puntos de exceso de temperatura sobre la guarnición de fricción, fusión del soporte de guarnición fabricado de material sintético, sobrecalentamiento del rodamiento del lado B del motor. Esto último puede conducir a la falla del freno por lubricante que sale del rodamiento. Mediante la instalación de una sonda PTC (temperatura límite 130 °C) es supervisada la temperatura y el motor es desconectado al alcanzar NAT (Temperatura Nominal de Reacción).

La sonda es instalada directamente en el área de superficies de fricción y conducida en la caja de bornes sobre clemas (véase la ilustración superior). Excitación mediante un activador de conductor frío (p. ej. Calomat CK 111 o CK 142) o un regulador de accionamiento.

3 Microinterruptor

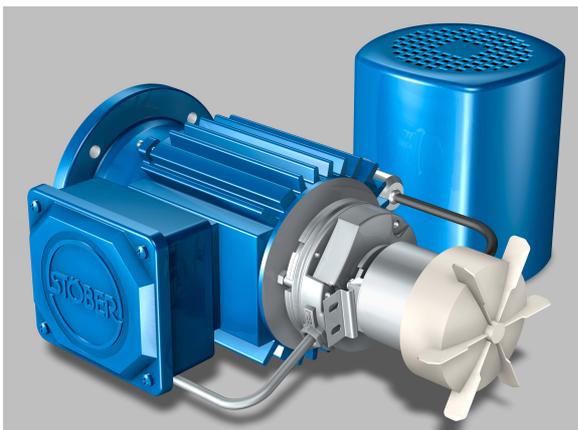
El microinterruptor es ofrecido para motores a partir de tam. constr. 112 (par de frenado 60 Nm) para control de liberación o control de desgaste.

Ejecute la conexión eléctrica necesaria para ello según Fig. 3-1: Control de liberación ó Fig. 3-2: Control de desgaste.

En el control de liberación el motor no arranca antes de haber soltado el freno.

Mediante este circuito son supervisadas todas las fallas. Por ejemplo, el motor no arranca con rectificador defectuoso, cable de conexión cortado, bobina defectuosa o recorrido demasiado grande de liberación.

En el control de desgaste el freno y el motor quedan sin corriente si el recorrido de liberación es demasiado grande. Ver también instrucciones de puesta en servicio Instrucciones de ajuste de microinterruptores.



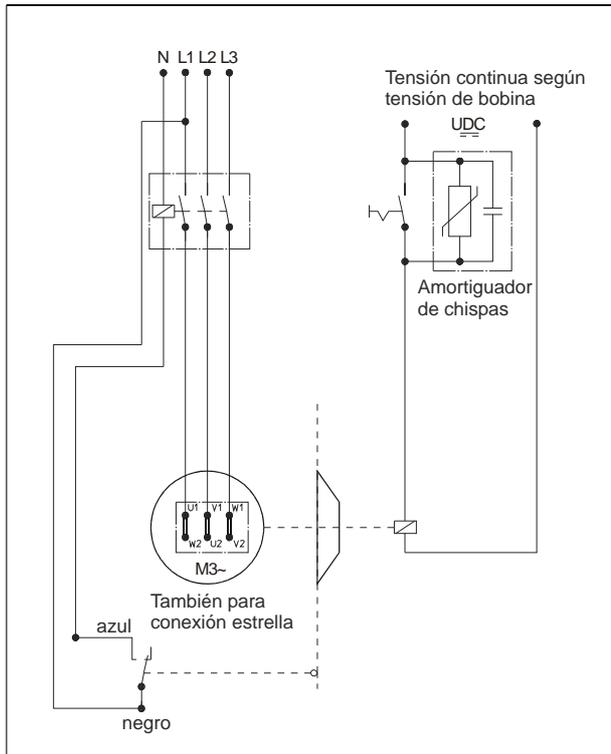


Fig. 3-1: Control de liberación

4 Lámina de latón (opcional)

Por la instalación de la lámina de latón se modifican los tiempos de conmutación del freno.

Los valores indicados en los datos técnicos se refieren al estándar sin lámina de latón.

INDICACIÓN

Observe que los tiempos de conmutación modificados al usar la lámina de latón pueden conducir a daños en la máquina.

5 Protección contra la corrosión (Koro 3)

De modo estándar los frenos están protegidos contra corrosión por cuerpos de bobina y tornillos de montaje galvanizados así como por discos de inducido revestidos (Koro 1).

Una protección mejorada contra corrosión se obtiene por discos de chapa de fricción nitrurados al gas en combinación con un anillo protector y anillo retén (Koro 3).

Esta ejecución evita no sólo la entrada de salpicaduras de agua y polvo en el freno, sino también la distribución del polvo de abrasión fuera del freno.

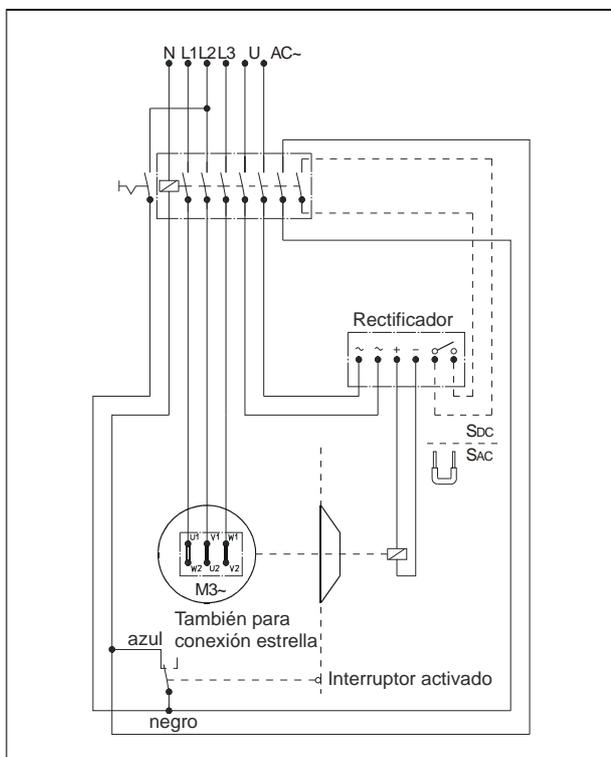


Fig. 3-2: Control de desgaste